

Yeni Mazda CX-5'i Yunanistan'da kullandık

OTOMOBİL UZMANI AĞUSTOS 2017 YIL: 4 SAYI: 45

automagg

www.automagg.com



MERCEDES S

Alman markanın üst sınıf otomobilimakyajlandı



Mercedes X-Serisi



Hyundai i30 N

Dizel-otomatik Ford Kuga'yı test ettik!



Seat Ibiza



Jaguar E-Pace

İçindekiler



İlk sürüş

Sıcak

Prova


32


26


30


34


20


14

EDİTÖR

MERT YILMAZ



KEYİF GARAJI

Sürekli çok param olsa hangi otomobilleri alacağımı düşünürüm. Gelin hep beraber sınırsız bütçeyle nasıl bir garaj kurardım bakalım. Renault markasını çok sevdiğim sır değil ve tabii ki işe Fransızlardan başlardım. Renault 12 Gordini olmazsa olmaz. Arkadan motorlu Renault 5 Turbo ve Renault Alpine A110 da vazgeçilmezlerim arasında. Bunların yanına bir de Maxi Megane yarış otomobili koyarsam işlem tamam olur. Daha almak isteyeceğim çok Renault var ama şimdi abartmayayım.

Citroen'e geçtiğimde mutlaka bir DS'im olsun isterim. Tabii ki yeni DS'lerden bahsetmiyorum, 'tanrıça' lakaplı model favorim. Çoğunuza garip gelebilir ama bir 2CV de isterdim. Yarış otomobili olarak da bir Xsara WRC'yi satın almaya uğraşırdım.

Peugeot'da da çok model var. 504 Coupe satın alırdım örneğin. 205 T16 cadde otomobilini de garajımın en keyifli noktasına yerleştirirdim. Peugeot 404 Cabrio'yu da buldum mu keyfim iyice yerine gelir. Bu arada kendime bir adet 208 R2 bir adet de 208 T16 R5 alırdım. R2 ile antrenman yapar, R5 ile de Türkiye Ralli Şampiyonası'nı kovalardım. Tabii çok kötü madara olurdum ama umurumda değil.

Dediğim gibi alacağım Fransız otomobilleri bunlarla sınırlı değil. Citroen Traction Avant'dan, Alpine 310'a, Peugot 405 T16 4x4'den Renault 5 GT Turbo'ya kadar onlarca favorim var.

Fransa olayını kapattıktan sonra İtalya maceram başlardı. Tabii ilk iş hem cadde hem de yarış otomobili olarak iki tane Lancia Delta Integrale alırdım. Bir tane de Stratos fena olmazdı. İlk kullandığım Ferrari olduğu için F355 yeri bende ayrıdır. Bir tane Stradale garajda mutlaka olmalı. Tabii bütçe sınırsız olduğu için F355'ten itibaren bütün V8 Ferrari'leri alırdım. Nedense V12'leri kendime yakın bulmuyorum. O kadar Ferrari varken bir Lamborghini ya da Maserati alır mıydım bilmiyorum ama bir Miura fena olmazdı. Fiat tarafına geçtiğimizde yine size garip gelebilir ama eski bir 500'e mutlaka sahip olurdum. Tabii 131 Abarth'ın hiç şansı yok. İtalyan otomobillerinden de burada bahsetmediğim ama çok sevdiğim bir sürü model var.

> *"Çok param olsa hangi otomobilleri alırdım? Aslında oldukça mütevazıyım bence"*

İngilizlere geçtiğimizde ilk kasa bir Range Rover mutlaka isterdim. Aston Martin, Jaguar gibi otomobillere özel bir ilgim yok. Yine ilk nesil bir Mini de fena olmazdı. Amerikan otomobilleri de ilgi alanımda değil. Elbette çok sevdiğim modeller var ama yanıp tutuşmuyorum. Yine de bir 69 Corvette alırdım. Alman otomobili denilince ilk arzuladığım model E30 BMW M3 oluyor. Ford Escort Cosworth ve Mercedes 190E 2.5 16 da mutlaka alacağım otomobiller arasında. Martı kanatlı bir 300 SL'i de çok istiyorum. Para çok olunca yer bitti daha Japonlara gelemedik. Neyse biz hayal kurmaya devam edelim. Belki bir gün...

PETLAS AVRUPA PİSTLERİNDE



TÜRKİYE’deki yarış pistlerinde boy gösteren yüzde 100 yerli üretim tek lastik markası Petlas, Avrupa’da da tam not aldı. Yunanistan’da, Petlas ana sponsorluğunda düzenlenen Opel Corsa OPC Cup ikinci ayak yarışında, Petlas’ın ürettiği Velox Sport PT741 marka lastik, yüksek hava ve asfalt sıcaklığında gösterdiği üstün performansla pilotların büyük beğenisini kazandı. Antrenman seanslarının ardından yapılan sıralama turlarında, en iyi zamanı ünlü pilot Ümit Ülkü, en iyi ikinci zamanı ise pilot Alkan Güven yaptı. Ümit Ülkü, sıralama birincisi olarak, yarışmaya ilk çizgiden başlamasına karşın, Alkan Güven, iyi start aldığı yarışta, ilk virajdan son viraja kadar liderliğini sürdürerek, rahat bir şekilde birinciliği kazandı. Yarışı ikinci tamamlayan Ali Başakıncı, başarısına katkıda bulunan Velox Sport PT741 marka lastiği değerlendirerek, “yarış oldukça sıcak bir havada gerçekleşti. Asfalt sıcaklığı da elbette, 42 dereceyi bulan hava sıcaklığının çok daha üstündeydi. Buna rağmen, Petlas lastikleri dayanıklılığı ve yüksek süratte yol tutuşu ile üstün bir performans gösterdi” ifadesini kullandı.



MICHELIN'İN SATIŞLARI ARTIYOR

Michelin, 2017 yılı ilk yarısına ilişkin finansal sonuçlarını açıkladı. İlk yarıda yüzde 12'lik bir artışla 863 milyon Euro konsolide net kâr ve yüzde 7.5’lik artışla 11 milyar 59 milyon Euro net satışa ulaşan Michelin, bütün segmentlerde büyüdü.

automagg

‘OTOMOBİL UZMANI’
www.automagg.com

Genel Yayın Yönetmeni
Mert YILMAZ
mertyilmaz@automagg.com

Yazı İşleri Müdürü
Neslihan YILMAZ
neslihanyilmaz@automagg.com

Görsel Yönetmen
Aslıhan AYDEMİR

Fotoğraf Editörü
Egemen ATİYAR

Motorsporları ve Motosiklet Editörü
Yiğit TOP
yigittop@automagg.com

Katkıda bulunanlar
Serkan Yazıcı, Yaman Yılmaz, Volkan Demirkuşak, Ceren Güç, Elif Bekfelavi, Özerk Ihlamur

Reklam/rezervasyon
reklam@automagg.com

KAREMEDYA
Yayıncılık Reklam Organizasyon Ltd. Şti.

Nisbetiye Mahallesi, Gazi Güçnar Sokak, Uygur İş Merkezi, No:4, D:7, Beşiktaş/İstanbul
Tel: (0212) 337 87 22 Faks: Tel: (0212) 337 87 60
Mail: info@automagg.com





MOTO PUNTO AÇILDI

VOLKAN Işık, aktif sporculuk hayatından sonra yürüttüğü ticari faaliyetler kapsamında, motosiklet ve aksesuar mağazası Moto Punto'yu açtı. İnteks Motor Division çatısı altında yer alan SYM, Indian ve Hyosung markalarının İstanbul Avrupa yakasındaki en büyük showroom'u olarak hizmete girdi. Moto Punto, 550 m²'lik showroom, servis alanı, ürün çeşitliliği ve hizmet kalitesi ile fark yaratıyor. Moto Punto'da ayrıca açılışa özel yapılan kampanyalar da dikkat çekiyor.



GEÇMİŞ VE GELECEK

INFINITI, dünyanın en prestijli otomobil buluşmalarından 2017 Pebble Beach Concours d'Elegance'da, markanın performans ve zarafeti birleştiren güçlü tasarım dilini yansıtan retro bir yarış aracı prototipi, "Prototype 9"u sergileyecek. Motosporları tarihinin ilk dönemlerindeki cesaret ve yaratıcılıktan ilham alınarak tasarlanan tek kişilik Prototype 9, Infiniti'nin sadece öncü tasarımlarına atıfta bulunmayacak aynı zamanda markanın çığır açan inovasyonlarına da vurgu yapacak. Yüzlerce ustanın elleri ve ruhlarıyla ürettikleri Prototype 9, markanın tasarım geçmişini, geleceğin gelişmiş elektrikli motor teknolojisiyle birleştiriyor. Tamamen elektrikli olan Infiniti Protoype 9'da daha önce hiçbir seri üretim otomobilde bulunmayan 30 kWh'Lık yüksek voltajlı bir lithium-ion batarya kullanılıyor. 148 HP güç ve 320 Nm tork değeri sunan Protoype 9, 170 km/s maksimum hıza çıkıyor ve 0-100 km/s hızlanmasını 5.5 saniyede tamamlıyor. Tek oranlı bir şanzımana sahip olan araç, yüksek tempolu pist koşullarında kullandığında 20 dakikalık bir menzil sunuyor. Çelik merdiven şasi üzerine kurulan Infiniti Protoype 9'un gövde panelleri de benzer şekilde elde üretilen çelik panellerden oluşuyor. 4330 mm uzunluğundaki Protoyope 9, sadece 910 mm yüksekliğinde. Boş ağırlık ise 890 kg.



PORSCHE FORMULA E'DE



PORSCHE 2019 yılından itibaren Formula E'de boy gösterecek. Şirketin motorsporları kariyerindeki bu değişikliğin temelinde, 2025 stratejisi yer alıyor.
Bu bağlamda Alman marka, safkan GT otomobillerinin yanı sıra, gücünün tamamını elektrikli motordan alan Mission E gibi tümüyle elektrikli spor otomobillere odaklanacak. Uluslararası GT yarışlarına odaklanmayı sürdürecek olan Porsche, diğer yandan motorsporları stratejisi kapsamında GT klasmanında 911 RSR ile mücadele edeceği FIA Dünya Dayanıklılık Şampiyonası ve şampiyonanın en önemli müsabakalarından olan Le Mans 24 Saat yarışına yoğunlaşacak.

FORD OTOSAN KAPASİTE ARTIRIYOR

FORD Otosan, 52 milyon USD tutarındaki yeni yatırım hamlesiyle, üretim kapasitesini artırma kararı aldı. Şirket, Avrupa başta olmak üzere global pazarlarda artan talebi karşılamak amacıyla mevcut üretim kapasitesini 415 bin adetten 455 bin adede çıkaracak. Son iki yıldır Türkiye ihracat şampiyonuunvanını elinde bulunduran Ford Otosan, üretim kapasitesini 2018 Eylül sonuna kadar artıracak.














Mercedes-Benz










EKSİK OLMA




24.5°C
22:14
km/h
0
R
S N P
D
x1000
min
Donner
07/06/
30
AMG
0 mph



HEDEF EN İYİ OLMAK

S-Serisi lansmanlarının ortak söylemi “hedefimiz dünyanın en iyi otomobilini yaratmak...” Bu bir önceki nesilde de böyle, makyajlı versiyonda da. 6500 yeni parçayla tazelenen S-Serisi, verimli motorları, AMG desteği, otonom adaptasyonuyla yine en iyisi olma yolunda





Bazı otomobiller kullanılır, bazılarıysa sadece birilerini rahat ettirmek için bantlardan iner. Stuttgartlı markanın amiral gemisi S-Serisi'ni şoförlü kullanımda görmek kimseyi şaşırtmaz, aynı durumu bir CLA'da görmekse "ne cimri şirket" söylemlerini beraberinde getirir. Zürih'te bizi bekleyen S'ler arasında bize ilk anda denk gelen AMG S 63 oldu. Yenilenen farlar ve AMG ruhunun yansımaları, 4.0 litrelik V8'in egzozundan çıkması muhtemel sesler beni heyecanlandırmaya

yetti bile.
Çok sıkı bir makyajla tazelenen S-Serisi, yenilenen Multibeam LED farları ve ultra range uzun farlarıyla yol güvenliğini maksimize ediyor. Yol bozukluklarını önceden radarlar yardımıyla tespit eden yol tarama sistemi ve virajda eğimi dengeleyen 'curve' özelliği yenilikler arasında. Affertalbach imzası; AMG modellerinin motor kaputundan, iç mekânına kadar kendini hissettiriyor. Krom yüzeyli direksiyon simidi, spor otomobil kullandığınızı hissettiriyor ama aslında bu yaklaşık 5.4 metrelik bir limuzin. 5.5 litrelik motor yerine kullanılan 4.0 litrelik 612 HP gücündeki turbo benzinli ünite, dokuz ileri çift kavramalı şanzımanla kombine edilirken, 0-100 km hızlanmasını 3.5 saniye gibi akıl almaz bir sürede tamamlıyor.
Eğer direksiyondaysanız ve patronunuz sakin bir kullanım istiyorsa, sakın gaza gelmeyin çünkü oldukça agresif olan AMG S 63 ile çıkan egzoz sesleri işinizin son günü anlamına da gelebilir. 8.9 lt/100 km'lik ortalama tüketimi zaman zaman dağ yollarında 20 litrelere çıkartmakta zorlanmadım ama 11-12.0 lt/100 km gayet mümkün. Silindir kapatma özellikli V8, 40-160 km/s'lik hızlarda yelken modunda ilerleyebiliyor.
İç mekâna geçildiğinde tepeden tırnağa kalite hissi mevcut ama en önemli kısım bir business class koltuğundan daha konforlu arka koltuklar, neredeyse bir yastık konforundaki kafalıklar, adeta uykuyla imtihan... Arka koltuklarda oturup mutlu olmamak için ciddi sıkıntılar yaşamak gerek. Fakat işin güzel tarafı





"612 HP'lik AMG versiyonda bulunan dört egzoz çıkışı görüntü değil tam anlamıyla bir ateş parçası. Otomobilin 0-100 km/s hızlanması 3.5 saniye"

ön koltukta oturup, AMG tuşuna basıp adeta gürüldeyen motorla virajlı yollarda ilerlemek. Geliştirilmiş dört tekerlekten çekiş sistemi, bu uzunlukta bir otomobili yola adeta yapıştırıyor. Müthiş süspansiyon, konfor ve spor modlar arasında tercih işini keyfe dönüştürüyor. Teknoloji olarak da gelişmiş olan S-Serisi'nin iç mekânındaki iki adet 12.3 inçlik dev ekran, head up display, enfes müzik sistemi ve tüm ince işçilikler sizin özel bir otomobilde olduğunuzun kanıtı.

Otonom sürüş konusunda kendisini geliştiren S-Serisi'nde direksiyona ciddi müdahalelerle yolu konfora çevirmek mümkün, ben yine de otonomdan ziyade kendime güvendim ve AMG keyfini sonuna kadar çıkartmaya gayret ettim. Türkiye'ye özel olarak ithal edilecek bu özel seri haricinde S 350 ve S 400 d versiyonlar altı silindirli dizel ailesini oluşturacak. Model yelpazesinin tepesinde ise 630 HP güç ile AMG S 65 AMG S 65 bulunacak. Bir otomobilden ne beklenirse cevabı S. Arka koltuklarından inmek istemediğim, müthiş donanımlı, adeta bir balonda seyahat eder hisli süspansiyonları AMG sürüş modunda bir sporcuya dönüşüyor. 4.0 litrelik motor nefessiz hızlanıyor, dokuz ileri otomatik şanzıman uyumlu. S Serisi'nin tek kusuru milyonluk fiyatı o da onun değil sistemin kabahati.

Volkan DEMİRKUŞAK/İsviçre

TEKNİK

Model *Mercedes-AMG S 63* **Fiyat** *Henüz belli değil* **Motor** *3982 cc, V8 silindirli, DOHC, 32V, turbo* **Güç** *612 HP 5500 d/d* **Tork** *900 Nm 2750 d/d* **0-100 km/s** *3.5 sn* **Maksimum hız** *250 km/s* **Şanzıman** *9 ileri otomatik* **Yakıt tüketimi** *3.5 lt/100 km* **Emisyon** *203 g/km* **Bagaj hacmi** *510 lt* **Ağırlık** *2070 kg*

S 65'de güç 630 HP'ye kadar çıkıyor. Sınırlama kalktığında maksimum hız 300 km/s'ye kadar ulaşıyor.





Honda, son nesil Type R'da turbo motora geçerek hayranlarını şaşırtmıştı. Yüksek devir çeviren atmosferik motorların belli bir gücün üstüne sağlıklı olarak çıkamaması ve Honda'nın Nurburgring'de en hızlı önden çekişli otomobil olmayı kafasına takmış olması, mühendislerin turbo motora geçmesine sebep olmuştu. Japon üretici otomobili tamamen Nurburgring'de en hızlı önden çekişli olma fikrine göre tasarlamıştı. Bunda da başarılı oldular. Renault Megane R.S.'in uzun zamandır elinde bulundurduğu rekor artık Civic Type R'ın elinde.

Bir önceki nesil Type R, pist şartları için geliştirildiğinden dolayı şehir içinde fazlasıyla sert kalıyordu. Yeni nesil Type R, yine pist

FWD ZİRVESİ

Honda, Nurburgring'de bir önceki nesil Type R ile elinde bulundurduğu rekoru, yeni Type R ile daha da geliştirerek en hızlı önden çekişli otomobil olma unvanını korudu. 320 HP gücündeki yeni Type R'ı Dresden'de DTM yarışlarının yapıldığı bir pistte kullanma fırsatı bulduk



odaklı tasarlandı ve Honda'nın elinde tuttuğu rekoru daha da geliştirdi ama aynı zamanda yerini aldığı modele oranla daha konforlu bir otomobil olmuş. Bunu sağlayan özellik sürüş seçeneklerine eklenen comfort modu. Yeni Civic Type R için özel olarak geliştirilen dört tekerlekte adaptif amortisör sistemi, özellikle hızlanma veya yavaşlama gibi ani ağırlık transferlerinde gövdenin dengede kalmasına yardımcı olarak hızlanma ve fren performansını artırıyor. Yeni üç odacıklı yapısıyla sistem sönümleme kuvveti açısından daha geniş bir değişkenlik aralığı sunuyor.

Amortisöre uygulanan kuvvetleri sürekli olarak denetleyen sistem, aracın farklı noktalarına konumlandırılan üç adet g-sensöründen aldığı verileri kullanarak



her bir amortisör içerisinde bulunan elektromanyetik bobinleri harekete geçiriyor ve duruma göre milisaniyeler içerisinde ayarlama yapıyor. Aracın sağ ve sol tarafındaki A sütunlarında birer adet ve ön aksta bir adet olmak üzere üç adet g-sensörü dışında yine her bir tekerleğin süspansiyonuna entegre sensörler aracın ve tekerleklerin hareketini sürekli olarak denetliyor.

Yenilenen adaptif amortisör



sisteminin üç odacıklı yapısı sadece itme ve sönümleme hareketinde daha fazla esneklik sunmakla kalmıyor aynı zamanda var olan 'sport' ve '+R' sürüş modlarına ek, çok daha yumuşak olan 'somfort' sürüş modunun yeni Civic Type R'a eklenmesine imkân tanıyor. Sürüş modları, süspansiyon sertliği, direksiyon geometrisi ve gaz tepkilerini ayarlarken, seçilen sürüş moduna bağlı olarak kokpitteki aydınlatmaların vurgusu da değişiyor. Önceki nesil Civic Type R'ın kalbini oluşturan 2.0 litre Vtec turbo motor, elden geçirilerek güç ve tork üretimi optimize edilmiş.

Elektronik motor kontrol ünitesinde yapılan optimizasyonlarla gaz tepkileri de hassaslaştırılan sıralı dört silindirli, direkt enjeksiyonlu ve turbo beslemeli benzinli motor, 6500 d/d'de 320 HP güç ve 2500 ila 4500 d/d aralığında 400 Nm tork sunuyor. Bu makine, Civic Type R'ı 5.7 saniyede 0'dan 100 km/s hıza ulaştırıp 272 km/s maksimum hıza imkân tanırken, aynı zamanda yeni Civic Type R'ı sınıfının en çabuk hızlanan ve en hızlı otomobili yapıyor.

Motorun gücünü ön aksa aktaran altı ileri manuel şanzıman belirgin vites yolları ve yumuşak vites geçişleriyle sürüş keyfini destekliyor. Yeni tek kütleli volan, debriyaj atalet ağırlıklarını yüzde





"400 Nm tork sunan 2.0 lt turbo motor, Type R'ı en iyi hızlanan önden çekişli yapıyor. Yeni Type R'da artık comfort modu da bulunuyor"

25 azaltırken daha etkin bir hızlanma sağlamak üzere yüzde yedi daha düşük son dişli oranı ile yetiniyor.

Şanzımanın devir eşitleme özelliği vites geçişlerini yumuşatırken yüksek veya düşük devirlerdeki vites değişimlerinde ortaya çıkan istenmeyen sarsıntıları dengeleyerek akıcı bir sürüşe yardımcı oluyor.

Devir eşitleme özelliği seçilen sürüş moduna da bağlı olarak araç ayarları menüsü üzerinden devreden çıkartılabiliyor veya devreye sokulabiliyor.

Özellikle sportif sürüşlerde hızlı ve keskin virajlar da dahil gücün zemine her zaman kayıpsız bir şekilde optimum seviyede aktarılabilmesi için sınırlı kaydırmalı kilitli diferansiyel (LSD) devreye giriyor. Geleneksel bir diferansiyel ile kıyaslandığında LSD örneğin Nürburgring gibi pist kullanımlarında tur zamanını önemli oranda düşürmeye yardımcı oluyor.

Arka difüzörün ortasında her biri aktif üç adet egzoz çıkışı bulunuyor. Bunlardan yan tarafta bulunan iki adet egzoz çıkışı ana egzoz sistemi olarak görev yaparken ortada bulunan ve çapı biraz daha dar olan egzoz çıkışı motor sesini kontrol ediyor. Açık konuşmak gerekirse yeni Type R ile ilgili gördüğüm en önemli eksi motor sesi. Bu kadar iddialı bir spor otomobilin çok daha kulağa hoş gelen bir motor sesi olması gerektiğini düşünüyorum.

Yaman YILMAZ/Almanya

TEKNİK

Model *Honda Civic Type R* **Fiyat** *250.000 TL* **Motor** *1996 cc, 4 silindirli, DOHC, 16V, turbo* **Güç** *320 HP 6500 d/d* **Tork** *400 Nm 2500 d/d* **0-100 km/s** *5.7 sn* **Maksimum hız** *272 km/s* **Şanzıman** *6 ileri manuel* **Yakıt tüketimi** *7.7 lt/100 km* **Lastikler** *245/30 R20* **Ağırlık** *1380 kg*



Yeni Honda Civic Type R, tasarım açısından yerini aldığı modelden çok daha yakışıklı ve kaslı görünüyor.

İKİ YENİ MAZDA



Mazda, yeni CX-5 ve katlanabilir hard-top tavanlı MX-5 RF'i Türkiye'ye getirdi. İnsan merkezli tasarım ile mühendislik felsefesinin ürünü olan CX-5, sadece dinamik tasarımı ve heyecan verici sürüş performansı ile değil, aynı zamanda şirketin yıllık satışlarının yaklaaşık yüzde 25'ini oluşturmasıyla da dikkatleri üzerine çekiyor. Yenilenen Mazda CX-5'te gürültüye özel önem verilmiş. Düşük frekanslı yol gürültüsü ile yüksek frekanslı rüzgâr ve lastik sesinin önemli ölçüde azaltıldığı iddia edilirken, Sakız Adası'nda yaptığımız test sürüşünde bunun doğruluğunu görme fırsatı yakaladık. CX-5'in Skyactiv gövde teknolojisinde, önceki

Şimdiye kadar 120 ülkede 1.5 milyondan fazla satılan Mazda CX-5'in yeni versiyonu Türkiye'de. Sakız Adası'nda kullanma fırsatı bulduğumuz CX-5'in yanında, katlanabilen metal tavanlı MX-5 RF de yeni modeller arasında. Ortak noktaları ne mi? Sürüş zevki...



modellere kıyasla burulma direnci yüzde 15 artırılmış. Diğer yandan direksiyon hareketlerine verilen tepki süresi de azaltılmış durumda. Otomobilin şasisinde de direksiyon, süspansiyon ve fren sistemleri daha hassas hale getirilmiş. Oldukça konforlu bir sürüş sunan CX-5, buna karşılık yol tutuşuyla da dikkat çekiyor.

506 lt'lik bir bagaj sunan Mazda CX-5 Türkiye'de tek motor seçeneği ile satılacak. 2.0 lt'lik atmosferik motor 160 HP güç sunuyor ve gücünü dört tekerleğe birden iletiyor. 208 Nm torka sahip olan bu ünite, yeterli performans sağlıyor ama yüksek torklu turbo bir motor bu araca daha çok yakışırdı. 179 km/s maksimum hıza ulaşan ve altı ileri otomatik şanzımana sahip olan CX-5'in ortalama



yakıt tüketimi 6.6 lt/100 km olarak veriliyor. Otomobilin başlangıç fiyatı 183 bin 552 TL.

Çeşme'den Sakız Adası'na kadar süren lansmanda tanıştığımız ikinci yeni Mazda modeli MX-5 RF'di. Dünya otomotiv tarihinde belirli modeller vardır ki, kelimenin tam anlamıyla efsane olmuş, üretildikleri segmentle özdeşleşmiştir. İşte

ilk kez 28 yıl önce üretilen Mazda MX-5 de bu tarz otomobillerden.

Dördüncü neslinde bir ilke atarak katlanabilir hard-top tavan sunmaya başlayan MX-5'in bu modeli RF olarak adlandırılıyor. Retractable Fastback'in kısaltması olan RF, yumuşak tavan konseptine tereddütlü yaklaşan tüketicileri hedefliyor. Bir başka deyişle Mazda MX-5 RF, yumuşak tavanlı bir otomobil almaktan çekinen ya da aklında spor bir otomobil olmayan tüketicilerin sürüş keyfine ulaşabilmeleri için Mazda mühendisleri tarafından yaratılmış. Avrupa ile aynı anda satışa sunulan MX-5 RF, Türkiye 1.5 lt 131 HP ve 2.0 litre 160 HP olmak üzere iki farklı motor seçeneği ile satışa sunuldu. MX-5 RF 1.5 SKY-G Motion 138 bin 282 TL'ye satılırken, 1.5 SKY-G Power Sense 150 bin 868 TL, 2.0 SKY-G Power Sense ise 190.308 TL'den alıcı bekleyecek. 2017'de 50 adet satılması hedeflenen arkadan itişli otomobil, baz motoruyla bile keyifli bir sürüş sunuyor. Özellikle virajlı yollarda beklendiğinden daha yüksek bir performansa kavuşan MX-5 RF, 1.5 lt'lik atmosferik motoruyla





"Mazda CX-5'in oldukça geniş ve ferah olan kabini, sessizliği ile de ön plana çıkıyor.MX-5 RF ise seride bir ilk olarak dikkat çekiyor"

150 Nm torka sahip. 203 km/s maksimum hıza ulaşan MX-5 RF 1.5'in 0-100 km/s hızlanması 8.6 sn olarak veriliyor. Performansına göre ekonomik olan motorun ortalama tüketimi 6.1 lt/100 km. Otomatik şanzıman isteyenler, en yüksek donanım seviyesinde satışa sunulan 160 HP'lik 2.0 lt atmosferik motoru seçebilir.

Altı ileri otomatik şanzımanlı bu otomobilin 0-100 km/s hızlanması 8.5 sn ve maksimum hızı da 194 km/s. Daha güçlü olmasına rağmen performans verileri 1.5 motorla hemen hemen aynı ama otomatik şanzımanın rahatlığı ile MX-5 keyfinin bir araya gelmesi de ayrı bir heyecan uyandırıyor. 2.0 lt'lik modelin ortalama tüketimi ise 6.4 lt/100 km olarak veriliyor.

Sonuç olarak, Mazda'nın son dönemdeki modelleriyle Avrupalı kullanıcılara en uygun Japon markası olduğunu düşünüyorum. Gerek iç ve dış tasarım gerekse de iç mekân kalitesi oldukça başarılı olan Mazda modelleri, yol tutuşları ve keyifli sürüşleriyle de dikkat çekiyor. Tabii eksiklikler de yok değil. Tutucu Japonlar turbo benzinli motorları sevmiyor. Özellikle CX-5'te 1.6 lt hacminde yüksek torklu bir motor olsaydı çok daha başarılı hale gelebilirdi. MX-5 RF ise tam bir keyif makinesi. Onun ruhuna atmosferik motor çok daha fazla yakışıyor. 131 HP'lik motor oldukça yeterli...

Mert YILMAZ/Yunanistan

TEKNİK

Model *Mazda CX-5 2.0 AT* **Fiyat** *183.552 TL* **Motor** *1998 cc, 4 silindirli, DOHC, 16V* **Güç** *160 HP 6000 d/d* **Tork** *208 Nm 4000 d/d* **0-100 km/s** *10.7 sn* **Maksimum hız** *179 km/s* **Şanzıman** *6 ileri otomatik* **Yakıt tüketimi** *6.6 lt/100 km* **Bagaj hacmi** *506 lt* **Ağırlık** *1482 kg*

Bazen çok fazla güce ihtiyaç olmuyor. 131 HP'lik 1.5 lt'lik MX-5, sizi fazlasıyla eğlendirmeyi biliyor.





Ibiza'nın üç silindirli turbo motoru DSG şanzımanlı versiyonda 115 HP.



Seat'ın dönüm noktası olarak nitelendirilen; tasarımı, kalitesi, teknolojik özellikleri ve etkileyici dinamizmiyle şimdiye kadar geliştirilen 'en iyi Ibiza' olarak tanımlanan yeni Ibiza Türkiye'de satışa sunuldu. Yeni Ibiza'nın stop/start sistemli 1.0 lt 75 HP modeli, 57 bin TL'den başlayan tavsiye edilen anahtar teslim fiyatıyla yetkili satıcılarda yerini aldı. Reference ve Style olarak iki ayrı donanım paketiyle beğeniye sunulan yeni

YENİ SEAT IBIZA TÜRKİYE'DE

İspanyol Seat'ı küçük sınıfta temsil eden Ibiza tamamen yenilenen versiyonuyla Türkiye'de. Şimdilik iki donanım paketiyle ülkemize gelen otomobilin fiyatları 57 bin TL'den başlıyor



Ibiza, ilk etapta manuel ve DSG şanzımana sahip üç farklı benzinli motor seçeneğiyle alınabiliyor. İlk olarak 1984 yılında pazara sunulan ve Seat'ın ikonu haline gelen Ibiza'nın beşinci nesli; ileri teknolojisi, çarpıcı dinamizmi, geliştirilmiş iç mekânı ve konfor yönünden geçirdiği iyileştirmeleriyle dikkat çekiyor. İspanyol markanın karakteristik DNA'sını yansıtan çarpıcı yeni tasarımı, daha rafine, heyecan verici ve modern çizgilerle birleşip, çok



Ibiza 1.0 Reference *57.000 TL*
Ibiza 1.0 EcoTSI Style *64.000 TL*
Ibiza 1.0 EcoTSI DSG Style *75.000 TL*

Model *Seat Ibiza 1.0 EcoTSI DSG Style* **Fiyat** *75.000 TL* **Motor** *999 cc, 3 silindirli, DOHC, 12V, turbo* **Güç** *115 HP 5000 d/d* **Tork** *200 Nm 2000 d/d* **0-100 km/s** *9.5 sn* **Maksimum hız** *193 km/s* **Şanzıman** *7 ileri otomatik* **Yakıt tüketimi** *4.7 lt/100 km* **Emisyon** *108 g/km* **Bagaj hacmi** *355 lt* **Ağırlık** *1140 kg*

daha keskin ve sportif bir görünüm sunuyor. Volkswagen Grubu'nun yeni MQB A0 modüler platformunda üretilen ilk model olma özelliğine sahip yeni Seat Ibiza, gelişmiş teknolojilerle donatılırken aynı zamanda iç hacimde dikkate değer iyileştirme özellikleri de sunuyor. Ibiza'da farklı alüminyum blok ve silindir sayılarında benzinli motor seçenekleri bulunuyor.

Türkiye'de satışa sunulan motor seçeneklerinden ilki 75 HP güç üreten üç silindirli 1.0 MPI motor. Bu motor 100 km'de 4.9 litre yakıt tüketirken, 112 g/km CO_2 emisyonu üretiyor. Turbo kompresörlü, ara soğutuculu ve direkt enjeksiyonlu 1.0 EcoTSI motor ise 95 HP manuel ve 115 HP DSG versiyonlarıyla sunuluyor. 2018 yılının ilk çeyreğinde 1.5 TSI EVO 150 HP benzinli motor seçeneğiyle satışa sunulacak olan yeni Ibiza'nın, dizel motor seçeneği olan 1.6 TDI 95 HP ise manuel ve DSG şanzıman alternatiflerine sahip olacak. Seat DNA'sına uygun olarak



YENİ MOTORLAR
Seat Ibiza, ilk etapta 1.0 lt'lik motorla satışa sunulsa da ileriki zamanda dizel ünite ve 150 HP'lik 1.5 lt turbo motor da gelecek...

Kabin de gövde gibi tamamen enilenmiş. İç mekân çok daha geniş...





"sürücü odaklı" bir şekilde tasarlanan göstergeler, sürücünün gözlerini yoldan ayırmasını gerektirmeyecek şekilde ve mümkün olan en yüksek konumda yer alıyor. İç mekânda kullanılan kaplamalar, tasarım ögeleri ile 8.0 inçlik black panel dokunmatik ekran arasında bir denge sağlıyor. İç mekânı fark edilir derecede genişletilen yeni Seat Ibiza, çok daha sağlam ve güvenli bir hale getirilmiş. 4059 mm boyunda, 1780 mm genişliğinde ve 1444 mm yüksekliğindeki (FR versiyonda 1429 mm) otomobil, bir önceki modele kıyasla 87 mm gibi kayda değer miktarda daha geniş ve aynı zamanda 2.0 mm daha kısa ve 1.0 mm daha alçak olması sonucu zemine tutunan sağlam bir görünüme sahip. 63 litrelik ekstra hacmiyle 355 litreye çıkarılan bagaj kapasitesi sayesinde sınıfının en iyisi konumuna gelmiş olan yeni Ibiza, yükleme yüksekliğinin düşürülmesiyle de Seat'ın tasarımı ve işlevselliği bir araya getirebilme becerisini kanıtlamış oluyor. Yeni Seat Ibiza, sırasıyla Reference ve Style versiyonlarından başlayarak dört farklı donanım serisiyle sunulacak. İlk etapta Reference ve Style donanımlar satışa sunulurken, FR ve XCellence ise ilerleyen dönemde yetkili satıcılarda yerini alacak. FR versiyonu, Ibiza'nın sportif karakterini öne çıkaran arka tamponun her iki yanındaki egzoz çıkışları gibi ayrıntıları barındırıyor. XCellence versiyonundaki krom detaylar ise aracın sofistike ve zarif karakterini pekiştiriyor.



YENİ BİR HİBRİT

Lexus, kompakt hibridi CT 200h'yi Türkiye'de satışa sundu...

Dünyanın en geniş hibrit ürün gamına sahip olan Lexus, kompakt hibrit modeli CT 200h'yi Türkiye'de satışa sundu. CT 200h, 59 bin 466 TL'ye varan ÖTV teşvik avantajı ile Türkiye pazarında 158 bin 600 TL'den başlayan fiyatlara sahip. Dünyanın ilk kompakt lüks hibrit otomobili olan CT 200h, tasarımıyla ve sürüş özellikleriyle öne çıkıyor. Her Lexus modelinde olduğu gibi CT'nin kabini içinde de Takumi ustalarının dokunuşlarını ve detaylara verdiği önem hemen hissediliyor. Lexus markasının kendine özgü tasarım dilini taşıyan CT'de, kaliteli malzemelere, sürüş zevkini artıracak 13 hoparlörlü Mark Levinson müzik sistemi ve Lexus Premium navigasyon sistemi gibi özellikler de bulunuyor. Hem benzinli hem de elektrikli motora sahip olan CT, düşük yakıt tüketimi ve sportif sürüşü bir arada sunuyor. 1798 cc'lik benzinli motoru 136 HP güç ve 142 Nm tork üretiyor. Sadece 82 g/km CO2 emisyonuna sahip CT'nin yakıt tüketimi de 100 km'de 4.1 lt olarak dikkat çekiyor. Lexus'un CT modeli, istendiğinde elektrikli araç (EV) modunda yakıt tüketmeden sıfır emisyonla da kullanılabiliyor. Geçtiğimiz yıldan itibaren modelleri ve sunduğu ayrıcalıklı hizmet anlayışı ile Türkiye pazarında yerini alan Lexus, tüm modellerinin hibrit versiyonunu sunarak farkını ortaya koymaya devam ediyor.

CT 200h'nin 1.8 lt'lik benzinli motoru 136 HP güç üretiyor.





40'LIK YEDİ

BMW'yi üst sınıfta temsil eden ve Mercedes S-Serisi'yle rejabet eden 7 Serisi, 40 yaşını kutluyor. Kutlamalat kapsamında sınırlı sayıda bir özel seri üretilecek ve Frankfurt'ta tanıtılacak...



"Bilindik motor seçenekleri özel seride de sunulacak"





BMW, 1977 yılında yollara çıkardığı üst sınıf modeli 7 Serisi'nin 40'ıncı yıldönümünü kutluyor. Kutlamalar kapsamında sadece 200 adetle sınırlı özel bir seriyi de üretim programına ekleyen marka, bu otomobili Frankfurt Otomobil Fuarı'nda sergileyecek. 7 Serisi, 1977 yılında 2500 modelinin takipçisi olarak pazara sunuldu. Aradan geçen 40 yıl boyunca nesiller değişti ve her nesille BMW 7 Serisi daha da büyüdü, daha da gelişti ve çok daha teknolojik bir yapı kazandı. Frankfurt'ta sergilenecek özel seri, ekim ayından itibaren müşterilere teslim edilecek. Özel 7 Serisi, tamamen müşterinin siparişine bağlı olarak normal ve uzun olmak üzere iki farklı aks aralığıyla üretilebilecek. Standart 7 Serisi modelleri motorları özel seride de kullanıma sunulacak. Yine müşterinin isteğine bağlı olarak bu motor seçenekleri dört tekerlekten çekişle kombine edilebilecek. Dingolfing tesislerinde üretilecek olan BMW 7 Serisi özel edisyonu müşterinin isteğine göre kişiselleştirilebilecek. 40'ıncı yıl özel serisi birkaç özel gövde rengi ile standart 7 Serisi modellerinden ayrışıyor. Ayrıca M raflarından alınan özel bir aerodinamik paket devreye giriyor. Dış görünüm 20 inç jantlarla tamamlanıyor. Bunun dışında B sütunlarına ve kapı eşiklerine 40'ıncı yıl logosu işleniyor. Dış görünüm gibi iç mekânda da özel deri döşemler ve alcantara tavan kaplaması devreye giriyor.

EN HIZLI i30

Hyundai, merakla beklenen 'N' modellerinin ilkini tanıttı. 275 HP güç üreten i30 N, 0-100 km/s hızlanmasını 6.2 saniyede tamamlıyor...



Hyundai, uzun süredir beklenen sportif N modellerinin ilkini tanıttı. i30 N, markanın performanslı hatchback sınıfında ürettiği ilk model. i30 baz alınarak üretilen N; Volkswagen Golf GTi, Peugeot 308 GTi, Renault Megane R.S. ve Ford Focus ST gibi modellere rakip olarak piyasaya sunulacak. i30 N'in iki farklı seçeneği var: Giriş seviyesinde 2.0 litre turbo beslemeli dört silindirli, 250 HP güç üreten motor bulunuyor. Bu otomobil, 0'dan 100 km/s hıza 6.4 saniyede



çıkıyor. Daha fazla performans isteyenler ise Performance Pack donanımına sahip, aynı motorun gücü 275 HP'ye ulaştırılmış versiyonunu tercih edebilecek. Performance Pack modelinde 0'dan 100 km/s'ye ulaşma hızı kalkış kontrol sisteminin de desteğiyle 6.2 saniyeye düşüyor. Her iki motor da 352 Nm tork üretiyor ve maksimum hızlar da yine 250 km/s ile aynı. Hyundai mühendisleri i30 N'i Nürburgring'de 10 bin km'den fazla test etmiş. Elektronik diferansiyel kilidi aktarma

"353 Nm tork üreten 2.0 lt turbo motor, gücünü ön tekerleklere altı ileri manuel şanzıman üstünden yolluyor. Maksimum hız 250 km/s'ye kadar ulaşıyor"

kabiliyetini artırırken, 'rev match' özelliği bulunan altı ileri manuel şanzıman gücü ön tekerleklere iletiyor. Beş farklı sürüş modu olan i30 N, eco, comfort, sport ve N modlarıyla kullanılabiliyor. Bu modlar aracın süspansiyon, direksiyon hissi ve gaz tepkisini konfigüre etmenizi sağlıyor. N Custom modu ise aracı istediğiniz gibi kişiselleştirmenizi sağlıyor. Standart i30'dan farklı olarak eklenen diğer detaylardan bir diğeri ise düşürülen sürüş pozisyonu. Ayrıca yeni vanalı değişken egzoz sistemi, bir tuşla devreye giriyor ve i20 WRC'yi andıran sesler ortaya çıkıyor. Kabinde sizi yanal destekleri artırılmış



sportif koltuklar karşılıyor. Orta konsolda 5.0 inçlik dokunmatik bir ekran standart olarak bulunuyor ama isteğe göre 8.0 inç olarak alınabiliyor. Otomobilin fiyatı henüz açıklanmadı fakat Golf GTi gibi rakiplerinden daha ucuz olacağı tahmin ediliyor. i30 N'i bu senenin sonunda yollarda göreceğiz.

Model *Hyundai i30 N Performance Pack* **Fiyat** *Henüz belli değil* **Motor** *1998 cc, 4 silindirli, DOHC, 16V, turbo* **Güç** *275 HP 6000 d/d* **Tork** *353 Nm 1450 d/d* **0-100 km/s** *6.1 sn* **Maksimum hız** *250 km/s* **Şanzıman** *6 ileri manuel* **Yakıt tüketimi** *Açıklanmadı* **Emisyon** *Açıklanmadı* **Bagaj hacmi** *395 lt* **Ağırlık** *1429 kg*

Kabin sportif detaylarla süslense de standart versiyona çok benziyor. Ön koltuklar çok yarışçı...





BİR PACE DAHA

Jaguar'ın Pace ürün gamı genişliyor. F-Pace'in ardından tanıtılan E-Pace, 2018'in ilk çeyreğinde Türkiye'de olacak...



E-Pace, spor otomobillerden ilham alan tasarımı ile Jaguar'ın tamamen elektrikli ilk SUV modeli olan I-Pace Concept ve yılın otomobili ödülünü kazanan F-Pace modelinin ardından Jaguar Pace ailesinin en yeni üyesi olarak yerini aldı. 2018 yılı ilk çeyreğinde Türkiye'de olacak olan Jaguar E-Pace, bir Jaguar spor otomobilin tasarım ve performansını; geniş, kullanışlı ve dört tekerlekten çekişli bir araçta toplayan beş koltuklu kompakt bir SUV modeli. E-Pace 125 g/km CO2 değerine sahip temiz ve hızlı tepki veren 150 HP dizel motordan 0-100 km/s hızlanmasını 6.4 saniyede tamamlayan sportif 300 HP benzinli motora kadar yalnızca Ingenium benzinli ve dizel motorları içeren ilk Jaguar modeli olacak. F-Type'tan ilham



alan dış tasarım, tipik Jaguar ızgaraları, kaslı oranları, kısa tampon-aks mesafeleri ve güçlü omuz çizgisi vurgularıyla öne çıkıyor. Jaguar'ın spor otomobil genleri aynı zamanda tavan çizgisinin akıcı yüzeyleri ve ayırt edici yan cam grafiklerinde de kendini belli ediyor. E-Pace bu sınıftaki bir otomobil için istisnai sayılacak iç alana sahip. Bu kompakt SUV, sofistike çok kollu arka süspansiyon mimarisi sayesinde 4395 mm uzunluğunda olup kısa ön ve arka tampon-aks mesafeleri ve 2681 mm aks aralığı ile beş koltuğun konforlu şekilde yerleştirilmesini sağlarken arkada 892 mm'lik cömert bir diz mesafesi ve 577 litrelik geniş bir bagaj hacmi sunuluyor. Yapılandırılabilir dinamikler (configurable dynamics) adı verilen sistem sayesinde

"E-Pace, 125 g/km CO_2 değerine sahip 150 HP dizel motordan 0-100 km/s hızlanmasını 6.4 saniyede tamamlayan 300 HP'lik benzinliye kadar geniş bir yelpazeye sahip"







gaz, otomatik şanzıman, direksiyon ve eğer varsa adaptive dynamics süspansiyon sistemi için kişisel ayarlarla sürücüye daha fazla hakimiyet kazandırılıyor. E-Pace, sınıfının en fazla bağlantı olanağı sunan ve en akıllı otomobilleri arasında olacak. Yeni nesil dokunmatik bilgi-eğlence sistemi, Jaguar Land Rover'ın InControl uygulamaları aracılığıyla Spotify gibi favori uygulamalara erişim sağlıyor. E-Pace'in active driveline adı verilen dört tekerlekten çekiş sistemi Jaguar için bir ilki temsil ediyor. Akıllı sistemde olağanüstü çekiş gücü, Jaguar'ın benzersiz arkadan itişli karakteri bir araya getirilmiş. Sistemin ön tork besleme becerisi tüm



koşullarda optimum denge, dinamizm ve yakıt verimliliği sağlıyor. E-Pace, yeni nesil TFT head-up display teknolojisini içeren ilk Jaguar modeli olacak. Gelişmiş ekran daha fazla netlik sunan geniş, tam renkli grafiklerle ön cama yüzde 66 oranında daha fazla bilgi yansıtıyor. Tüm E-Pace modellerinde Jaguar'ın en son nesil touch pro adlı bilgi-eğlence sistemi yer alacak. Doğal ses kontrol teknolojisi, 10.0 inçlik dokunmatik ekranlı arayüz ve kişiselleştirilebilir ana ekranla işlemler hızlı, kolay ve son derece sezgisel şekilde gerçekleştirilebiliyor. E-Pace aynı zamanda yenilikçi aktivite anahtarı ile sunuluyor. Su geçirmez ve darbelere dayanıklı bileklikte yer alan entegre RFID aktarıcısı sürücünün ana anahtarı otomobilde kilitleyip koşu, yüzme veya bisiklete binme gibi aktivitelerin keyfini çıkarmasını sağlıyor. Jaguar E-Pace'in motor seçeneklerini 150, 180 ve 240 HP'lik dizellerle, 250 ve 300 HP'lik benzinliler oluşturuyor. 500 Nm tork üreten 240 HP'lik dizel, E-Pace'in 7.4 sn'de 0-100 km/s hızlanmasına olanak tanıyor.300 HP'lik benzinli versiyonun 0-100 km/s hızlanması ise 6.4 saniye...

X FAKTÖRÜ

Mercedes-Benz, ilk pick-up'ı olan X-Serisi'ni resmen tanıttı. Nissan Navara'yla aynı temele sahip olan araç, kasım 37 bin 294 Euro'dan (Almanya'da) başlayan fiyatlarla yollara çıkacak



> "X-Serisi, temelini aldığı Navara'ya hemen hemen hiç benzemiyor"





Mercedes, pick-up sınıfına adım atıyor. X-Serisi adı verilen yeni model, klasik Mercedes özelliklerine; sağlamlık, işlevsellik, güç ve off-road kabiliyeti katıyor.

Nissan Navara ile aynı platform üstğnde yükselen X-Serisi, hem iç mekânda hem de dışarıda bambaşka bir araç haline gelmiş.

1.1 tona kadar yük taşıyabilen aracın çekme kapasitesi ise 3.5 ton. 3150 mm olan aks aralığı ile hem yük bölümü hem de kabin yeterince geniş olabiliyor X-Serisi'nin uzunluğu ise 5340 mm. Yükleme alanının uzunluğu 1587 mm olan aracın bagaj genişliği 1560 mm olarak veriliyor.

İlk aşamada 163 (X 220 d) ve 190 HP (X 250 d) güç üreten 2.3 lt'lik turbo dizel motor ile satılmaya başlayacak olan X-Serisi, Fas gibi bazı pazarlarda 165 HP (X 200) benzinli motora da sahip olacak.

Standart olarak altı ileri manuel şanzıman ile üretilen aracın X 250 d modelinde isteğe bağlı olarak yedi ileri otomatik şanzıman da alınabilecek.

X 250 d ayrıca dört tekerlekten çekiş sistemi ile de sipariş edilebiliyor.

Mercedes-Benz, yüksek torklu bir V6 dizeli 2018'in ortasında X-Serisi'nde adapte edecek. 258 HP güç ve 550 Nm tork üreten bu model X 350 d olarak anılacak.

Dört tekerlekten çekişli ve yedi ileri otomatik şanzımanlı olan bu araçta comfort, eco, sport manuel ve off-road adlı sürüş modları da sunulacak.





DEĞİŞİM

Artık otomobillerde başka şeyler arıyoruz. Performans verilerinin önemi kalmadı. Amaç 100 g/km'nin altına inmek...

1940'ların sonundaki en hızlı otomobil Jaguar XK120'ydi. Adı maksimum hızı olan 120 mph'yi (200 km/s) ifade ediyordu. 40'lı yıllar yerini 50'lere ve 60'lara bıraktığında 190 km/s herkesin ulaştığı bir rakam olmaya başladı. 80'lerde Golf GTI gibi güçlü hatchbackler bile 190 km/s'ye ulaşabiliyordu. Günümüzde ise eski bir teneke yığını bile 190 km/s'ye çıkabiliyor.

"Maksimum hız gibi değerler artık önemini iyice kaybetti. Artık emisyon değerlerine bakılıyor!"

Maksimum hız artık otomobil satın alırken önemli bir kriter olmaktan çıktı. BMW, Mercedes ve Audi gibi premium Alman markaları en performanslı modellerine bile 250 km/s hız sınırı getiriyor.

Alman otoyolları hariç artık hemen hemen hiçbir yerde bu hızlara çıkabileceğiniz bir yol bulunmuyor. Maksimum hız artık çok banal ka-

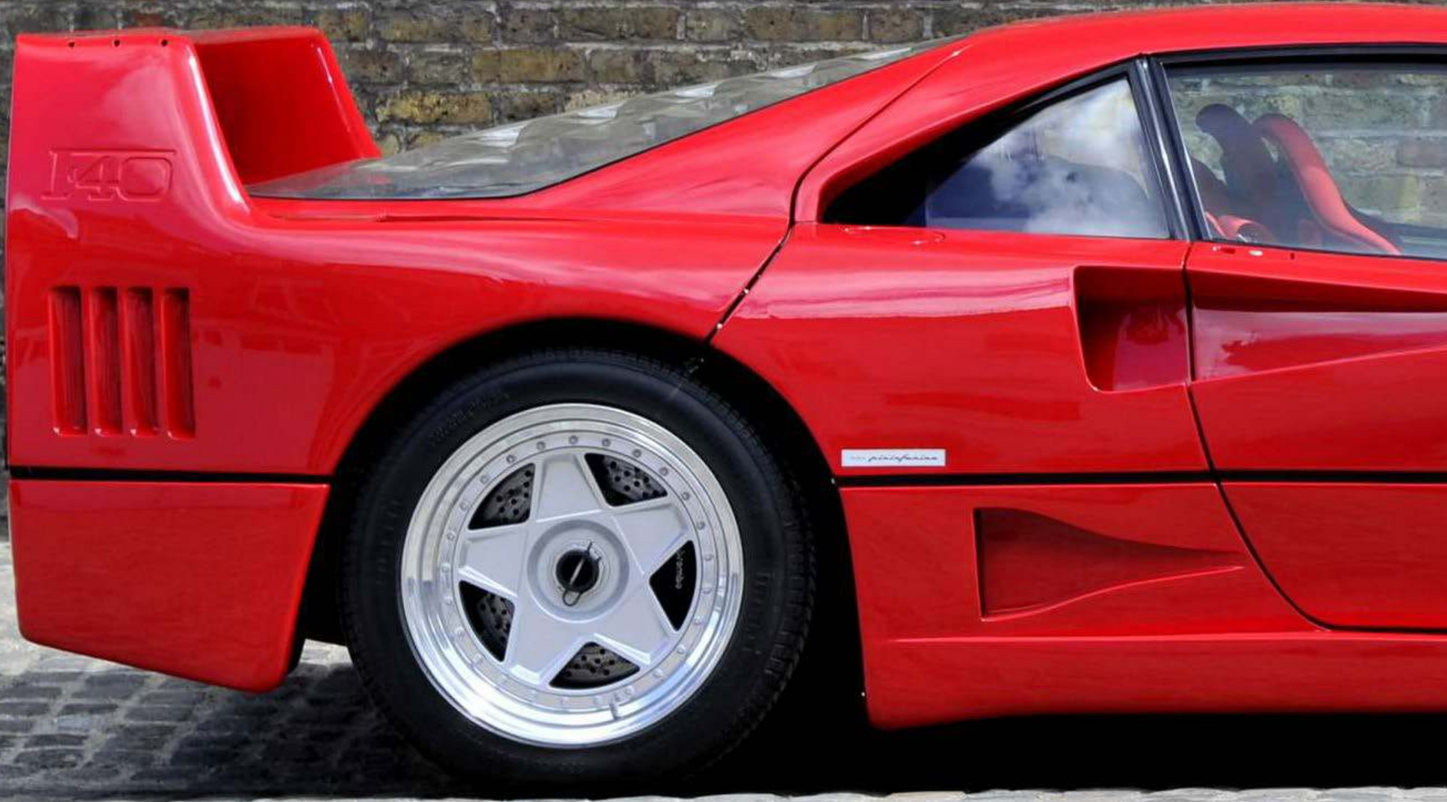




İlk nesil Golf GTi gibi ototmobilleri çok arayacağız...



lıyor. Bazı otomobil dergileri artık maksimum hızlardan bahsetmiyor. Bunun yerine kilometre başına salınan karbondioksitten söz ediliyor ve yeni pazarlama aracı da emisyonlar.
Artık maksimum hızın yerini yakıt tüketimi ve karbon salımı aldı. Yurtdışında otomobillerin maliyetleri artık emisyona bağlı. Araç alan şirketler artık 0-100 km/s'ye ya da maksimum hızlara bakmıyor. Bireysel kullanıcılar da artık araçlarının g/km'sine göre vergiye tabi tutuluyor. Artık dünyanın çoğu ülkesinde ve şehrinde çoğu şey g/km'ye göre hesaplanmaya başlandı. Yeni dünyanın hedefi 100 g/km oldu. 100'ün altındaki rakamlar ise onur madalyası ile ödüllendiriliyor.
Sadece yüksek teknolojiye sahip araçlar bu değerin altına inebiliyor. Düşük yol vergisi ödüyorsunuz, hatta bu rakam ile bazı Avrupa şehirlerine bedava girip çıkabiliyorsunuz. Bu yeni performans dünyasının ne zaman automagg dergisinin başlıklarına taşınacağını merak ediyorum. "Bugatti ile 400 km/s" gibi başlıkları yavaş yavaş unutmaya başlayacağız gibime geliyor. Artık "MINI ile 100 g/km'nin altına indik" başlıklarının zamanı yaklaşıyor.



Ferrari F40'ın çift turbolu V8 motoru 478 HP güç üretiyordu...

Kuruluşunun 70'inci yılını kutlayan Ferrari, bu sene aynı zamanda başka bir gururu daha yaşıyor. 21 Temmuz 1987 yılında, Ferrari'nin 40'ıncı yılına özel olarak üretilip piyasaya sürülen F40 da bu sene 30 yaşına girdi. Satışa çıkarıldığı günden itibaren spor otomobiller dünyasında yeni bir sayfa açan Ferrari F40, aynı zamanda markanın kurucusu Enzo Ferrari'nin imzasını taşıyan son model olarak hafızalara kazındı. Ferrari F40, markanın 320 km/s'yi aşan ilk aracı olarak dikkatleri üzerine çekmişti. 308 GTB ve 288 GTO Evoluzione prototiplerinin bir türevi olan, mühendislik ve tasarım başyapıtı F40, döneminin sembolü olarak hafızalara kazındı. Ferrari F40, 2.9 litrelik çift turbolu V8 motoru ile 484 HP'lik bir güce sahipti. Model, markanın özelliklerini net biçimde yansıtırken yarış otomobillerinin aynı zamanda günlük kullanım araçları olduğu zamanlardan uzaklaşmıyor,

F40 30 YAŞINDA

Enzo Ferrari'nin üretiminde katkısı olan son otomobil olan F40, 30 yaşına geldi...



sonuç olarak Ferrari'nin köklerinden kopmuyordu. Bu yıl kuruluşunun 70'inci yılını kutlayan Ferrari, tasarım ve stil harikası F40'ı İtalya'nın Maranello şehrindeki Ferrari Müzesi'nde gururla sergiliyor. Ferrari F40'ın yapımında rol oynayan tasarımcılar ve test pilotları ise ikonik modelin yapım aşamasını anlatırken ilk günkü heyecanını koruyor. Dönemin Özel Projeler Başkanı Ermanno Bonfiglioli, ikonik model F40'ın ortaya çıkış sürecini ve tanıtımını "Böyle bir lansman daha önce hiç yaşamamıştım. Aracın örtüsü kalktığında tüm salon yankılandı ve ardından alkışlar yükseldi. Enzo Ferrari'nin yakınındakiler dışında kimse o zamana kadar aracı görmemişti. Şirket, aracın geliştirilmesini ve testlerini her zamankinden daha da gizli tutmuştu. F120A projesinin motorunu tasarlamaya başladığımızda 1986 Haziran ayındaydık. Sekiz silindirli, 478 HP, çift turbo 288 GTO



"4.1 saniyede 0-100 km/s hızlanmasını tamamlayan F40, 324 km/s maksimum hıza ulaşabiliyordu. 2936 cc'lik V8 turbo motorun torku ise 577 Nm'ydi"

Evoluzione'nin bir türeviydi ama birkaç yenilikle F40, Ferrari'nin 320 km/s'yi aşan ilk aracı olmuştu. Yağ karteri, silindir kapaklar, emme manifoldu, debriyaj muhafazası gibi parçaları alüminyum alaşımdan beş kat daha masraflı olan magnezyumdan yaparak motorun ağırlığına çok dikkat ettik. Daha sonra üretilen araçlarda bu malzeme bu kadar fazla kullanılmadı" ifadeleri ile anlatıyor. Enzo



HAFİF VE GÜÇLÜ
1235 kg ağırlığında olan Ferrari F40'ın ortalama tüketimi 10.3 lt/100 km olarak veriliyor ama bu bir kayal tabii ki...

Ferrari tarafından davet edilene dek Pininfarina'da tasarımcı olarak çalışan Leonardo Fioravanti ise F40'ın başarısının arkasındaki sırrı, "Enzo Ferrari'nin son otomobili olacağını o da biz de biliyorduk. Apar topar çalışmaya başladık. O zamana kadar üretilmiş en güçlü Ferrari yol otomobiline uygun değerleri elde edebilmek için rüzgâr tüneli üzerinde kapsamlı araştırmalar yaparak aerodinamiği geliş-

GT2 RS'in kabini yarış otomobillerini andırıyor.





tirdik. Alçak kaputu, kısa ön sarkıntısı, NACA havalandırmaları ve arka kanadıyla performansına denk olan tarzı, aracın ününü katlamıştı. F40'ın başarılı olmasının en önemli sebeplerinden biri, aracın tarzının, sıra dışı teknik içeriğini, yani hızını, hafifliğini ve performansını anında yansıtmaktaki başarısıdır" diyerek açıklıyor. Uzun yıllar Ferrari'de test pilotluğu yapan ve F40'ın tüm test süreçlerinde görev alan Dario Benuzzi ise ilk prototiplerin manevra kabiliyetinin zayıf olduğunu belirtmeden edemiyor. Ancak motorun inanılmaz gücünü kontrol altına almak için sayısız test ve ayarlamalar yapıldığının altını çizen Benuzzi sözlerini şu şekilde sürdürüyor:

"Sonuç olarak harika bir aerodinamik yük ve yüksek hızlarda bile yüksek istikrâr elde etmiştik. Çok çalışıp hiç ödün vermeden tam olarak istediğimiz otomobil tasarladık. O dönem, araçta otomatik dönüş yardımı, otomatik fren veya elektronik aygıtlar olmadığı için sürücünün yetenekli ve özverili olmasını gerektiriyordu. Bunun yanında eşsiz bir sürüş deneyimi yaşatarak aldığının karşılığını da cömertçe veriyordu. Keskin dönüşler, yol tutuşu, fren gücü ve üstün hızlanma kabiliyetiyle bir yol aracı için eşsiz düzeylere çıkmıştı."

MAKYAJ YETERLİ Mİ?

Ford'un kompakt SUV'u Kuga, ikinci neslinin üzerinden dört yıl geçtikten sonra makyajlandı. Makyajın getirdiği en büyük yenilik ise dizel-otomatik kombinasyonu oldu



Günümüzde markalar dört yıllık periyotlardan sonra modellerinin yeni nesillerini tanıtırlar fakat Ford bu yoldan gitmedi ve Kuga'yı makyajlamakla yetindi. 2008 yılından beri marka

"En büyük yenilik dizel motor ve şanzımanda"


Makyajla birlikte ön tarafı daha kaslı bir görünüme bürünen Kuga, satış şansını artırdı...

için önemli satış rakamları yakalayan Kuga modeli, ülkemizde dizel-otomatik kombinasyonunun olmamasının sıkıntısını yaşıyordu. Makyajdan sonra bu sıkıntı da çözüldü ve satış anlamında önündeki en büyük engellerden biri de kalkmış oldu. Dört seneden sonra Kuga'nın tasarımı rakiplerinin karşısında eksi kalmıştı.



Edge ile başlayan tasarım çizgisinin makyajlı Kuga'da da kullanan Ford tasarımcıları, aracı daha modern bir dış görünüme kavuşturmuşlar. Büyüyen ön ızgara, güçlü duruşu kuvvetlendirmiş. Yeni stoplar da artık daha şık gözüküyor. Kabinde ise durum tam tersi...

Peugeot 3008 ve Seat Ateca gibi rakiplerinin yanında Kuga'nın kabin tasarımı çok daha eski duruyor. Dış tasarımda uygulanan modern dokunuşlar, kabinde kullanılmamış. Malzeme ve işçilik kalitesinde de rakiplerinin çoğu daha başarılı işler çıkarıyor.

Kuga, makyajdan sonra özellikle ülkemiz için en büyük yeniliği 1.5 litrelik dizel motora gelen Powershift otomatik şanzıman ile yapıyor.

Bu motorun haricinde 1.5 litrelik EcoBoost benzinli ve 2.0 litrelik dizel motor seçenekleriniz de mevcut.

ÜÇ DONANIM

Makyajlı Ford Kuga ürün gamı Style paketiyle başlıyor. Titanium orta seviyeyken, daha sportif bir Kuga isteyenler için ise ST-Line sunuluyor.

Ford Kuga'nın bagajı yeterli olmakla birlikte, VW Tiguan ve Peugeot 3008 gibi rakiplerinden küçük...







Test aracımızın kaputunun altında bulunan ve en çok satılacağını tahmin ettiğimiz 1.5 litrelik dizel motor, 120 HP güç ve 300 Nm tork değerlerine sahip. Kâğıt üstünde yeterli gibi duran motor verileri, 1605 kilogramlık Kuga'yı pek de hareketlendiremiyor. Eskiyen platformun dezavantajlarını yaşayan Kuga, yüksek ağırlığı sebebiyle daha çok sakin kullanılmayı tercih ediyor. 12.4 saniyelik 0'dan 100 km/s hızlanma süresi de zaten bunun bir kanıtı.

Altı ileri çift kavramalı Powershift şanzıman vites geçişlerini seri ve sarsıntısız gerçekleştirip, gücü ön tekerleklere aktarıyor. Çift kavramalı şanzımanın da katkısıyla Kuga, tutumlu olmayı başarıyor. Fabrika verisi ortalama tüketim değeri 4.8 lt/100 km olsa da bu değeri tutturmak pek de kolay değil. Şehir içinde 200 kilometreden fazla yol yaptım ve yol bilgisayarında 6.3 lt/100 km'lik bir değer yazıyordu. Böyle ağır bir otomobilin şehir içi trafiğinde bu değerlerle gezmesi bile büyük bir başarı sayılır.

Süspansiyon sistemi diğer Ford modellerinde olduğu gibi konfordan biraz kısıp, yol tutuşa daha fazla önem veriyor. Direksiyon sistemi de makyajla birlikte elden geçirilmiş. Sistem artık tamamen elektrik destekli olarak çalışıyor. Geri bildirim konusunda başarılı, yumuşaklığı da özellikle şehir içinde manevra yaparken kolaylık sağlıyor. Kuga hızlı girilen virajlarda bir SUV'dan beklenenden çok daha sıkı bir otomobil olduğunu size hissettiriyor. Çizgisine iyi oturan Kuga, ST-Line donanımıyla gelen sertleştirilen süspansiyon ile birlikte bir hatchback kadar iyi yol tutabiliyor.

Yalıtım konusunda ise Ku-







ga'nın rakiplerinin gerisinde kaldığını söyleyebilirim. Dizel motor hem sarsıntılı hem de gürültülü çalışıyor. Yüksek hızlarda ise rüzgâr sesi kabine fazlaca sızabiliyor. Yeni nesille birlikte yalıtım konusunda da geliştirmelerin yapılması gerekiyor.

Kuga, donanım konusunda zengin bir menüye sahip. Titanium ve ST-Line donanımlarında sunulan SYNC3 multimedya sistemi, Apple CarPlay ve Android Auto destekliyor. 8.0 inçlik ekranın çözünürlüğü ve arayüzü başarılı. Kuga, artık daha da geliştirilmiş otomatik park sistemlerine sahip. Artık dikey ya da paralel şekilde otomatik park yapabiliyorsunuz. Güvenlik kısmında ise aktif şehir içi güvenlik sistemi, 50 km/s'ye kadar aktif frenleme yapabiliyor.

Otomobil, bagaj kapasitesi konusunda yine eskiyen platformunun kurbanı oluyor. 456 litrelik bagaj hacmi bu sınıf için oldukça düşük bir

BENZİNLİ

Makyajlı Ford Kuga, benzinli motor isteyenler için yine altı ileri otomatik şanzımanlı, 182 HP'lik 1.5 lt'lik turbo motoru sunuyor...

Ford Kuga'nın donanım olarak oldukça zengin olduğunu söyleyebiliriz. SYNC3 multimedya sistemi, Apple Car Play'i destekliyor ve 8.0 inçlik ekrana sahip.

değer. Örneğin VW Tiguan 615 litrelik bir hacim sunuyor, Peugeot 3008 de 591 litrelik bir hacme sahip. Kuga'nın bagaj konusunda tek artısı ise artık elektrikli açılıp, kapanması. Sonuç olarak Ford Kuga, yenilenerek daha modern bir görünüme kavuşmuş. Fakat rakiplerinin yeni platformlarda üretilmesinin avantajları Kuga'yı dezavantajlı duruma düşürüyor. Küçük bagaj hacmi, rakiplerine oranla daha ağır gövde, dizel-otomatik kombinasyonuyla unutturulmaya çalışıyor. En büyük artısı ise düşük yakıt tüketimi.

ÖzerkIHLAMUR

AUTOMAGG SONUÇ



TEKNİK ÖZELLİKLER

Model *Ford Kuga 1.5 TDCi PS*
Fiyat *123.350 TL*
Motor *1499 cc, 4 silindirli, DOHC, 16V, turbo dizel*
Güç *120 HP 3600 d/d*
Tork *300 Nm 1500 d/d*
0-100 km/s *12.4 sn*
Maksimum hız *171 km/s*
Şanzıman *6 ileri otomatik*
Yakıt tüketimi *4.8 lt/100 km*
Bagaj hacmi *456 lt*
Ağırlık *1605 kg*



Tüketim, yol tutuş, donanım





Rakipler, 456 lt'den daha büyük bagaj sunuyor

DAHA AVRUPALI



Hyundai'nin C segmentindeki başarılı hatchback modeli i30, bakalım bir önceki jenerasyonda yakaladığı başarıyı devam ettirebilecek mi?

Güney Koreli üretici çok hızlı ve başarılı bir ivme ile geliştirdiği otomobillerle artık sınıfındaki başarılı Almanların her yönüyle rakibi haline geldi. Geçtiğimiz yıllar içinde yaptığımız karşılaştırmalarda Hyundai'nin Alman rakiplerine göre eksik olan yönlerinden çokça bahsettik. Önceleri malzeme kalitesi ile ilgili ciddi sorunlar vardı, uzun kilometreler sonrası ilk günkü kondisyonunda olmayan kabin ekipmanları gün geçtikçe iyileşti. Malzeme ve plastik kalitesi her modelde biraz daha arttı. Ardından otomobillerin tasarımları Almanların aksine çok fazla harekete sahipti. Ve son olarak motorlar çok fazla tüketiyordu.

"Yeni Hyundai i30, Alman rakipleri gibi tok bir sürüşe sahip"

Hyundai bunların çok büyük bir bölümünü geride



bıraktı. Bugün yeni i30'a baktığımızda son derece şık ve sade bir tasarıma sahip, malzeme ve plastik kalitesi yüksek rekabetçi bir hatchback'le karşı karşıyayız.

Son 10 yılda Hyundai'nin hemen hemen tüm modellerini kullandım. Bu otomobili de gerçekten çok merak ediyordum. Test için geldiğinde de kullanmak istedim.

Öncelikli olarak otomobilin direksiyonuna ilk oturduğum anda sürüş pozisyonunun iyi bir şekilde konumlandırılmış olması büyük bir gelişme. Çünkü önceki nesilde bu konuda bir takım ergonomi eksiklikleri vardı.

Otomobilin hem çocuklu bir aile, hem de genç bir üniversite öğrencisinin kullanabileceği bir tarzı var. Her otomobilde bu farklı kullanıcı kitlesine uygun detaylara çok fazla rastlayamazsınız. Hyundai bunu iyi bir şekilde çözmüş. Fakat bu otomobili ilk kez gördüğünde ya da kullanırken ne kadar heyecanlandın derseniz? Cevabım bu konuda nabızları çok da yükseltecek türden olmayacak.

Kabin bu anlamda çok konforlu ve son derece sessiz. Ayrıca konfor ön planda tutulurken otomobilin sü-



rüş özelliklerinden de ödün verilmemiş. Düşük hızlarda döndüğünüz virajlarda yeni i30 oldukça stabil tepkiler ortaya koyuyor. Fakat yüksek otoban hızlarında süspansiyonun yumuşaklığı kendini hissettiriyor.

Bu otomobille son derece keyifli bir şekilde uzun kilometrelerce yolculuk yapabilirsiniz. İyi desteklenmiş ön koltukları var fakat arka taraftaki alan bir miktar sınırlı.

Biraz da kaputun altındaki 1.4 lt'lik turbo üniteden bahsedelim. T-GDI motor, 6000 d/d'de 140 HP güç üretiyor ve tork değeri ise 1500 d/d'den itibaren 242 Nm. Bir benzinli motordan beklediğiniz kadar sessiz ve pürüzsüz. Burada dikkatimizi çeken nokta ise turbonun sevindirici şekilde hızlı bir şekilde harekete geçmesiydi. Kısa bir şekilde ikinci jenerasyona dönersek, 1.6 lt'lik

DİZEL

Hyundai i30'un dizel seçeneği eskisi gibi 1.6 lt. 136 HP güç ve 300 Nm tork sunan bu motorda da DCT şanzıman sunuluyor.

Kabindeki kalite yüksek ve donanım da zengin fakat multimedya sistemi pek de şık görünmüyor.







benzinli motor da yedi ileri DCT çift kavramalı otomatik şanzımanla kombine ediliyordu. Fakat iki ünite arasında en büyük fark, bu şanzımanın T-GDI ünite çok daha uyumlu bir şekilde çalışıyor olması.

Sonuç olarak; yeni Hyundai i30, Ford Focus , Opel Astra ve sınıf başkanı Volkswagen Golf karşısında yetenekli bir hatchback ve rakiplerine ayak uyduracak kadar yeterli. Ayrıca standart donanım özellikleri göz önüne alındığında rakiplerinden çok daha fazla ekipman sunuyor.

Ahmet ARMAĞAN

AUTOMAGG SONUÇ



TEKNİK ÖZELLİKLER

Model *Hyundai i30 1.4 T-GDI*
Fiyat *109.050 TL*
Motor *1353 cc, 4 silindirli, DOHC, 16V, turbo*
Güç *140 HP 6000 d/d*
Tork *242 Nm 1500 d/d*
0-100 km/s *9.2 sn*
Maksimum hız *205 km/s*
Şanzıman *7 ileri otomatik*
Yakıt tüketimi *5.5 lt/100 km*
Bagaj hacmi *395 lt*
Ağırlık *1879 kg*



Sessiz kabin, yeterli performans





Heyecansız sürüş

GEÇMİŞ VE GELECEK

Volkswagen, ülkemizde de çok tutulan hafif ticarisi Caravelle'e Team donanımı ekleyerek geçmişle geleceği buluşturmayı amaçlıyor



Volkswagen T1 şüphesiz Alman markanın geçmişinde çok önemli bir yere sahip. Sevimli tasarımı ve çift renkli boyasıyla hâlâ yollarda gördüğümüzde dönüp bakmamızı sağlıyor. Volkswagen de geçmişine saygı amacıyla T6 neslini Team donanımla birlikte geçmişe götürüyor. Kırmızı-beyaz çift rengiyle oldukça dikkat çeken Caravelle Team, nostaljik jantlarıyla da oldukça şık gözüküyor. Yolda giderken

"Volkswagen T1'den izler taşıyan T6, yolda bakışları üzerine çekiyor"



neredeyse bir spor otomobil gibi dikkat çeken Caravelle, ülkemizde 8+1'lik uzun şasi seçeneğiyle satılıyor.

Kaputun altında 2.0 litrelik TDI motor bulunan Caravelle Team, 10 HP'lik bir artışla artık 150 HP'lik bir güce sahip.Yedi ileri çift kavramalı DSG şanzımanla kombine edilen motor, bu hafif ticariye bir binek otomobile yakın ivmelenme gücü sağlamış.

Kabin içine geçtiğimizde de kırmızı rengin hakim olduğunu görebiliyoruz. Malzeme kalitesi ve işçilik konusunda sınıfının en iyilerinden biri olan Caravelle Team, dört farklı renk tercihiyle satılıyor. 5.0 inçlik dokunmatik ekranın da kullanımı oldukça pratik ve çözünürlüğü başarılı. Geniş





camlar sayesinde ferah bir iç mekâna sahip Caravelle Team, hem yolculara hem de sürücüye aydınlık bir ortam sağlamayı başarıyor. Yalıtım konusunda da sınıfının en iyileri arasında yer alan Caravelle Team, motor ve yol sesini kabine oldukça az sızdırıyor. Uzun yolculuklarda sessiz bir ortam yaratmayı başarabiliyor.

Sınıfının en konforlu süspansiyon sistemlerinden birine sahip olan Caravelle, bozuk zeminlerde dahi konfordan ödün vermiyor. Yol tutuş konusunda boşken bile güvenli bir sürüş sunmayı başarabiliyor.

GÜÇ
VW, Caravelle'de standart ve uzun şasi sunuyor. Güç seçenekleri ise 102'den başlıyor ve 204 HP'ye kadar uzanıyor...

Yakıt tüketiminde ise fabrika verisi 100 kilometrede ortalama 5.9 litrelik bir değere sahip olan Caravelle Team, yaklaşık iki tonluk ağırlığına göre oldukça tutumlu olmayı başarabiliyor. Bu tutumluluğun ardında tabii ki çift kavramalı şanzımanın



Dış tasarımdaki canlı renkler, kabinde de yer alıyor. Caravelle'in iç mekanı çok geniş ve konforlu...





da rolü oldukça fazla.

Sonuç olarak Volkswagen hem geçmişe saygı duruşu yaparken hem de teknolojide ne kadar ileri gittiğini Caravelle Team ile göstermeyi başarıyor.

Zaten sınıfının en çok satılan modellerinden olan Caravelle, Team donanım ile birlikte nostalji sevenleri de kendine çekmeyi başarabileceğe benziyor.

Aynı motor ve DSG şanzımana sahip standart Caravelle 153 bin 830 TL'ye satılırken, Team donanımla birlikte fiyat 158 bin 760 TL'ye çıkıyor.

Özerk IHLAMUR

AUTOMAGG SONUÇ



TEKNİK ÖZELLİKLER

Model *VW Caravelle Team*
Fiyat *158.760 TL*
Motor *1968 cc, 4 silindirli, DOHC, 16V, turbo dizel*
Güç *150 HP 3250 d/d*
Tork *340 Nm 1500 d/d*
0-100 km/s *12.0 sn*
Maksimum hız *181 km/s*
Şanzıman *7 ileri otomatik*
Yakıt tüketimi *5.9 lt/100 km*
Yakıt deposu *70 lt*
Ağırlık *1879 kg*



Donanım, konforlu süspansiyon, hacim





Fiyatı yüksek



İLK ZAFER

Bu yıl Türkiye Ralli Şampiyonası'nda oldukça iddialı olan Burak Çukurova, sezonun ilk yarışını Bursa'da kazanmayı başardı...

2017 Türkiye Ralli Şampiyonası dördüncü yarışı olan 42'inci Yeşil Bursa Rallisi, BC Vision Motorsport adına Skoda Fabia R5 ile yarışan Burak Çukurova-Vedat Bostancı ekibinin birinciliği ile sona erdi. Bursa Otomobil Sporları Kulübü (BOSSEK) tarafından Nilüfer Belediyesi katkılarıyla düzenlenen rallinin ikinciliğini Neo Motorspor adına Peugeot 208 T16 R5 ile Yağız Avcı-Bahadır Gücenmez kazanırken, üçüncülüğü yine BC Vision Motorsport takımından Uğur Soylu-Aras Dinçer elde etti. Sınıf N'de Mitsubishi Lancer EVO IX ile yarışan Toksport WRT ekibi Menderes Okur-Ufuk Uluocak, Sınıf 4'te Ford Fiesta R2T ile Ford Motorsport Turkey ekibi Ümit Can Özdemir-Batuhan Memişyazıcı ve Sınıf 3'te Renault Clio R3 ile GP Garage MyTeam ekibi Murat Soyçopur-Can Hergüner birinciliklerin sahibi oldular.

"2017 sezonu Yağız Avcı ve Burak Çukurova arasında geçiyor"

35 yaş üzeri klasik ralli otomobillerin yer aldığı Historic klasmanında ise 1976 model Ford Escort MK II ile Parkur Racing ekibi





Burak Türkkan-Onur Aslan zafere ulaşan ekip oldu. Türkiye Ralli Şampiyonası'nın ilk toprak Rallisi olan Yeşil Bursa Rallisi'ni kazanarak önemli puanlar alan, pilotlar ve takımlarda liderliğini devam ettiren BC Vision Motorsport pilotu Burak Çukurova, powerstage'te de birinci olarak ekstra puanlar aldı.

Aynı takımdan Peugeot 208 R2 ile Ahmet Burkay genel klasman altıncısı oldu. Ayrıca ilk toprak Rallisini yapan Eren Burkay ve deneyimli co-pilotu Bora Arabacı bu zorlu mücadelede yarışı başarıyla tamamladı. BC Vision Motorsport Takım Direktörü Burak Çukurova "Böyle zorlu geçen bir mücadeleyi kazanmış olmaktan çok mutluyuz. Skoda'nın gücünü bir kez daha kanıtlamış olduk. Takım olarak aldığımız puanlarla da şampiyonadaki liderliğimizde farkı biraz daha açtık. Tüm takım arkadaşlarımı bir kez daha tebrik ediyorum. Organizasyonda emeği geçen herkese teşekkür ediyorum" dedi.

Peugeot Türkiye ve Red Bull desteğinde Neo Motorspor adına Peugeot 208 T16 R5 ile yarışan Yağız Avcı-Bahadır Gücenmez ikilisi ise son iki etaba kadar Burak Çukurova ile birincilik için çekişti. Son iki etapta lastiğin patlamasına ve mekanik sorunlara rağmen finişe ulaşmayı başararak Bursa'dan ikincilikle ayrıldı.

Türkiye Ralli Şampiyonası 09-10 Eylül 2017 tarihlerinde İstanbul'da gerçekleşecek ve İstanbul Otomobil Sporları Kulübü (İSOK) tarafından düzenlenecek olan beşinci ayak (38'inci İstanbul Rallisi) ile devam edecek.






M LJ 5531


M LJ 5531


M LJ 5531




M LJ 5531





TwinPower Turbo
BMW

automagg



OTOMOBİL UZMANI